Current Issue Review 89-2E

# AIRLINE DEREGULATION IN CANADA

John Christopher
Science and Technology Division

16 March 1989
*Revised 20 March 1990*

Library of Parliament
Bibliothèque du Parlement

Research Branch

The Research Branch of the Library of Parliament works exclusively for Parliament, conducting research and providing information for Committees and Members of the Senate and the House of Commons. This service is extended without partisan bias in such forms as Reports, Background Papers and Issue Reviews. Research Officers in the Branch are also available for personal consultation in their respective fields of expertise.

© Minister of Supply and Services Canada 1990

Cat. No. YM32-1/89-2-1990-02E

ISBN 0-660-13685-6

N.B. Any substantive changes in this publication which have been made since the preceding issue are indicated in **bold print.**

CE DOCUMENT EST AUSSI PUBLIÉ EN FRANÇAIS

91-02148/

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

# AIRLINE DEREGULATION IN CANADA

## ISSUE DEFINITION

The domestic airline situation in Canada has evolved from one in which Air Canada (formerly Trans-Canada Airlines) had a monopoly in the domestic airline field to one in which the domestic airline industry -- subject to certain restrictions on safety and foreign ownership -- is completely deregulated. This came about particularly in response to the growing debate among air carriers during the mid-1970s as to what degree of competition should be allowed and whether or not deregulation should take place. It was also partly in response to the deregulation of the domestic airline industry in the United States. With the proclamation of the new National Transportation Act, 1987 on 1 January 1988 the deregulation of the airline industry came into being. How effective this new regime will be is difficult to say. However, it will change the way the domestic airline industry operates today and well into the next century.

## BACKGROUND AND ANALYSIS

### A. 1979-1984

Over the last decade, the economic regulation of air transport has been progressively relaxed in favour of competition. The Air Canada Act, 1977, was intended to remove the special advantages and burdens the national carrier had enjoyed and been subject to as a result of being an instrument of federal government policy. For example, the government had reserved a significant percentage of the domestic market for Air Canada but

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT


at the same time it had imposed on the airline the "public duty" of serving remote centres. Air Canada was now to operate, in the words of the Act, with "due regard to sound business principles and in particular the contemplation of profit" and be regulated by the Canadian Transport Commission (CTC) like other carriers, whereas it had previously operated under special arrangements with the government.

Passage of the Air Canada Act, 1977 was followed by the removal of various restrictions on the services provided by the other main carrier, CP Air, on the transcontinental route. There was now head-to-head competition between Canada's two largest scheduled carriers in the most important domestic markets. Competition was further encouraged by the introduction of new types of charter and discount fares.

In 1978, the United States passed legislation deregulating the airline industry. The effects of this were to be felt in Canada increasingly in the following years, especially in the diversion of passengers to U.S. carriers to take advantage of cheaper fares. Canadian carriers were aware of this erosion in their traffic and pushed for a lessening in economic regulation in order to compete on an equal basis with American carriers. Consumers and consumer groups also became aware of lower U.S. air fares and they too called for some relaxation in the regulatory control so that they could enjoy such benefits of competition.

In addition to this, Canada had an all-inclusive air-regulatory framework in which rates, exit and entry into air services, the types of aircraft to be used, and the points to be served were all regulated by the Canadian Transport Commission (CTC). Some carriers felt that this led to a number of anomalies and distortions in the industry, such as the use of aircraft that were too large for a specific market, and delays in offering lower fares through seat sales until these had been approved by the CTC. They believed that this type of regulatory control seriously hampered them in merchandising their services.

Opponents of deregulation were concerned that it might lead to greater concentration of the industry because the major carriers would be too powerful for others to be able to compete successfully with them. This, they contended, would, in the long run, result in less competition

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT


and higher air fares for the consumer. In addition, some felt that safety might be compromised with deregulation; that, in an environment where competition was to be the guiding principle, airlines might cut corners in such areas as maintenance, in order to be able to capture more of the market.

From this emerged a go-slow approach to airline deregulation in Canada. In 1982, the House of Commons Standing Committee on Transport issued a report entitled Domestic Air Carrier Policy. It recommended that economic regulation of the airline industry continue but with room for greater competition.

On 10 May 1984, the Minister of Transport issued a policy statement which liberalized air transport policy within the existing regulatory regime. Air carriers which had previously been restricted to operating within specific geographic regions would now be allowed to pursue opportunities anywhere in Canada. Licence restrictions were removed, greater price flexibility was allowed, and the administrative procedures of the CTC were streamlined.

From this evolutionary process the government moved to formalizing deregulation through the enactment of legislation. The following sections review the steps in this process and outline some of the safeguards incorporated into the legislation to take into account the concerns of opponents of this change.

## B. 1985-1988

### 1. Freedom to Move

The changes which took place within the existing legislative framework after the enactment of the Air Canada Act, 1977, had by 1985 resulted in de facto deregulation. On 15 July 1985 the government released its position paper entitled Freedom to Move - A Framework for Transportation Reform, which was to begin the process of formally deregulating the transportation industry, including the air sector, by outlining sweeping changes to the National Transportation Act, 1967. For all transport modes these changes included more competition, reduced economic regulation and a

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT


greater reliance on market forces so as to achieve more competitive prices and a wider range of services.

With regard to the air sector, the paper stated that entry into any class of domestic commercial air service in Canada would be open to carriers meeting a "fit, willing and able" requirement (i.e., the carrier must have adequate liability insurance coverage, comply with the Department of Transport's safety regulations, and be Canadian). It would no longer be necessary for the carrier to establish that its service was required by "public convenience and necessity."

2. Committee Hearings

In order to receive comments on these new policy proposals, the government, on 7 October 1985, referred Freedom to Move to the House of Commons Standing Committee on Transport for study. In fulfilling its mandate the Committee held hearings across Canada, receiving testimony from 95 organizations comprising 177 individual witnesses, as well as 152 submissions from concerned parties. The Committee reported its findings to the House of Commons on 18 December 1985.

The Committee agreed with the thrust of Freedom to Move to deregulate the airline industry. However, during the hearings, some reservations and concerns were raised about the impact of deregulation on the airline industry and air services. The Committee dealt with three of these concerns: air services in the north; the role of Air Canada in a deregulated environment; and foreign ownership in the airline industry.

a. Air Services in the North

Most of the evidence submitted to the Committee concerning air services in the north argued for continued economic regulation there. Factors cited were:

- the low density routes resulting from the sparse, far-flung population requiring each flight to serve several communities to obtain an adequate overall passenger yield;
- the absolute requirement to provide satisfactory year-round service and the resulting necessity of establishing adequate facilities; and

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



- the difficult operating conditions (such as bad weather and high heating costs for airport facilities) with resulting higher operating costs.

In the witnesses' view, the system of air services in the north was too fragile and immature to sustain wide-open competition. Deregulation would mean that carriers from the south, with no base of operations in the north, would "cream" the high yield summertime traffic causing diversion of that lucrative traffic from the established carriers that serve the north on a year-round basis, and thereby jeopardize the whole northern air system.

The Committee, taking this testimony into account, recommended that in the new transportation legislation northern air services continue to be regulated on the basis of the 1984 policy statement which drew a line of demarcation (see Map I) north of which regulation would continue to apply not only to intra-northern routes but also on routes between the north and south.

b. The Role of Air Canada

The Committee report noted that Freedom to Move stated that "Crown corporations in transportation will be expected to be effective and efficient while operating as good corporate citizens." No evidence was submitted to the Committee that Air Canada had acted other than according to sound business principles and in contemplation of profit since 1977, as required by its constituent Act. During this period Air Canada received no financial assistance from the government and in fact paid dividends to the government.

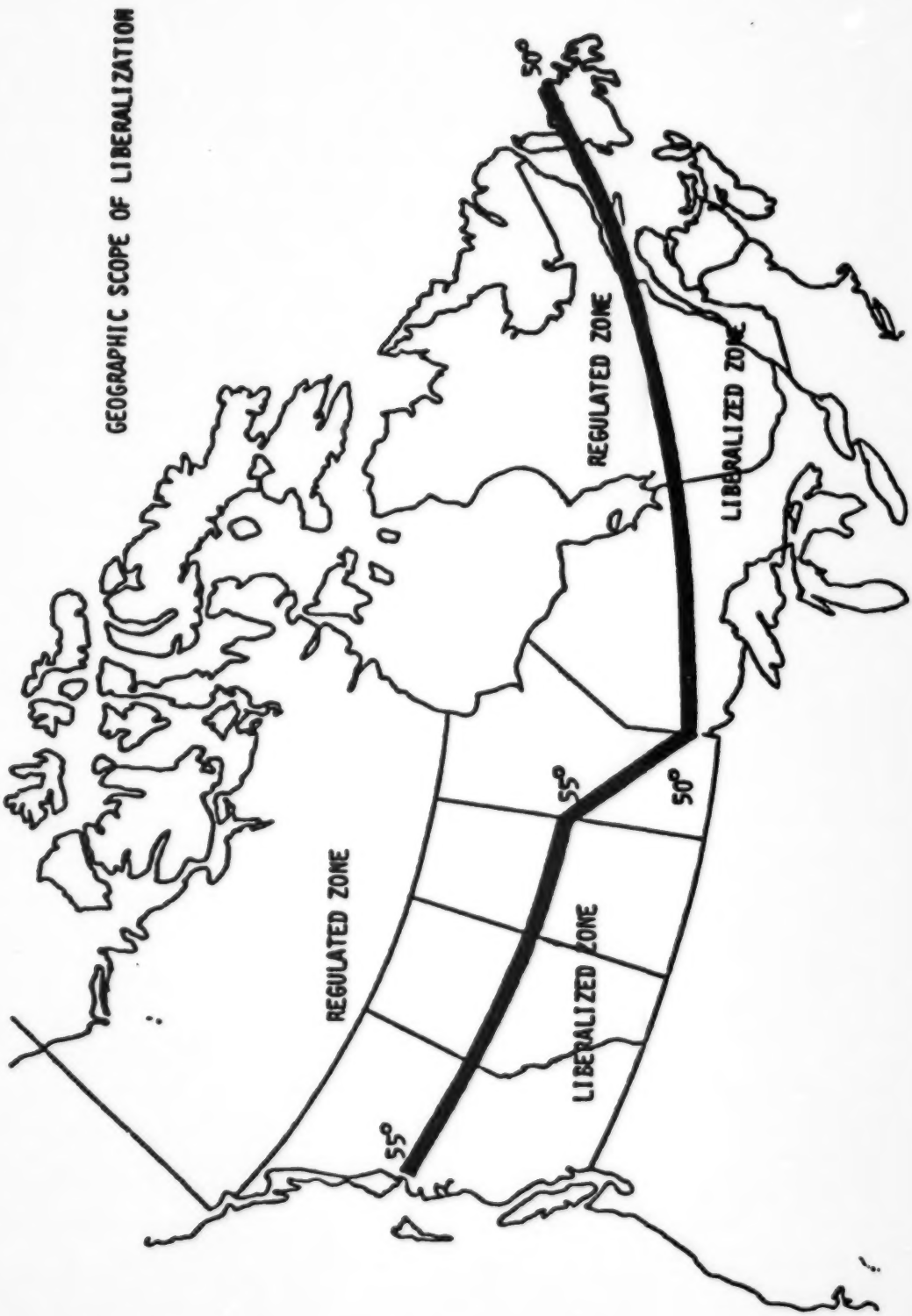
On the role of Air Canada in a deregulated environment, the Committee heard a wide diversity of opinions. These ranged from the view that Crown corporations should be used as instruments of public policy to provide adequate levels of service where no services would otherwise exist, to the view that the only way to achieve a "level playing field" in a more competitive transportation industry was to privatize Air Canada.

The Committee had to address the issue of whether or not there was any rationale for Air Canada to remain a Crown corporation. It was the Committee's opinion that Air Canada requires the "freedom to

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT



MAP I



LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

manage" in order to improve organizational efficiency to meet the new competitive challenge and to this end it recommended that the government consider options for privatizing Air Canada.

c. Foreign Ownership

Part of the Committee's study focused on the proposals contained in Freedom to Move regarding foreign control of Canadian transportation companies. Freedom to Move did not consider Canadian control of commercial air services except to say that "the acquisition of control by foreign interests of transportation undertakings in Canada will generally be subject to review under the Investment Canada Act." In 1985, this Act provided that transactions involving acquisitions of Canadian businesses with assets of $5 million or more were reviewable and could be disallowed if they were not of net benefit to Canada. Witnesses before the Committee stated that this issue required further consideration. They pointed out that other major aviation nations such as the United States and Great Britain restrict the degree of foreign ownership of their transportation systems. The United States, for example, requires that 75% of the equity of a commercial air service be owned by U.S. citizens and that two-thirds of the directors be U.S. citizens. Witnesses believed this was sufficient justification to treat air transportation as a special case having its own legislative protection rather than letting the industry fall under the more general and permissive Investment Canada Act.

In light of this, the Committee decided that the airline industry required special treatment and that the best way of granting this would be to extend the proposal in Freedom to Move to give the Governor in Council power "to disallow domestic mergers and acquisitions of control of major federally regulated transportation undertakings with gross assets valued at $20 million or more" in the national interest, to all foreign acquisitions of Canadian air carriers no matter the value of their gross assets.

The Committee reported these findings and recommendations to the House of Commons on 18 December 1985 in its report entitled Freedom to Move: Change, Choice, Challenge.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT



3. A New Canadian Airline Policy

On 26 June 1986, the government introduced legislation to establish a new National Transportation Act (NTA). The bill dealt with all modes of transportation under federal jurisdiction and was designed to encourage more competition, reduce economic regulation and place a greater reliance on market forces within the transportation sector.

The legislation (now in force) sets forth the key elements of the new transportation policy. These are:

- safety of the transportation system is the first priority;
- the transportation system exists to serve the needs of shippers and travellers;
- competition and market forces are to be the prime agents in providing economic, efficient and adequate transportation services at the lowest possible cost;
- in order to encourage competition both within and among the transportation modes, economic regulation of carriers will be minimized;
- carriers should, so far as practicable, bear a fair share of the costs of facilities and services provided at public expense and to be compensated for publicly-imposed duties;
- transportation is a key to regional development; and
- undue obstacles to the mobility of all, including disabled persons, should not be created by carriers.

In addition to this new policy, the Act allowed for the establishment of a new, smaller National Transportation Agency to replace the Canadian Transport Commission. The Agency is to be more accessible to the public and transport community and is charged with the responsibility of annually reviewing and reporting to the Minister of Transport on the operation of the legislation.

The specific sections of the Act that deal with air transportation (Part II of the bill) are consistent with the principles set forth in the government's position paper Freedom to Move: less regulation, so as to encourage innovation and enterprise; greater reliance on

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



competition and market forces to improve service to shippers and the public; and an open, accessible and not excessively costly or time-consuming regulatory process for the benefit of Canadians. The government termed this process re-regulation rather than deregulation.

Almost all of the Standing Committee's recommendations concerning air transportation are reflected in the legislation, most notably the retention of a modified form of regulation for the north and remote areas of Canada (the "designated area"). Specifically, the new legislation called for:

- A new licence test, based on safety and insurance requirements and entitled "fit, willing and able," will give carriers meeting national safety standards the freedom to establish improved and expanded services. This replaces the old requirement whereby applicants for a commercial licence had to demonstrate that the proposed service was required by "public convenience and necessity" (PCN). The PCN test had been used to control entry and restrict competition.

- Regulation of passenger fares and air cargo tariffs will be largely eliminated, encouraging greater price competition. The National Transportation Agency will be able to investigate complaints about unreasonable fare increases.

- For northern and remote areas, a special regime will ensure essential services are not disrupted for these thin, widely-dispersed markets. To protect against monopoly pricing, the agency will have the power to examine fare levels and increases and disallow those judged unreasonable. The area to be protected is that part of Canada which lies north of a line commencing at the 50th parallel on the Atlantic coast and gradually reaching the 55th parallel in Alberta and British Columbia.

- Federal funding will be permitted to maintain essential services in cases of urgent necessity. This provision is intended to protect essential air services that cannot be maintained economically. Under it, the federal government may provide direct or indirect financial assistance if the Minister of Transport determines that an existing domestic air service is essential and cannot be provided on a purely commercial basis. It is the government's intention that any subsidies be provided on a public tender basis where feasible.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



- Regulation of international air services will continue to be based on the results of bilateral air agreements between Canada and other countries.

On 4 February 1987 this legislation was referred to the Standing Committee on Transport for consideration. The Committee began hearings on 17 February 1987 and concluded its study and reported an amended bill to the House of Commons on 14 April 1987. During its consideration of the bill the Committee held hearings in Ottawa, Vancouver, Edmonton, Regina, Winnipeg, St. John's, Halifax, Moncton and Montreal and had 409 witnesses appear before it. The Committee made numerous amendments to the bill that were accepted by the government. Since the majority of recommendations made by the Committee after its study of Freedom to Move had been accepted by the government, relatively few amendments were now made to the air section (Part II) of the legislation. One significant amendment made was in the area of foreign ownership. The Committee had recommended that the $20 million threshold for domestic or foreign acquisitions was too high and should be lowered. The government accepted this and lowered the threshold to $10 million. The bill was given Royal Assent on 28 August 1987 and came into effect on 1 January 1988.

C. The Present Situation

As noted previously there has been de facto deregulation in the Canadian airline industry since 1984. The National Transportation Act, 1987 reflects this reality and places it on a firm legislative footing. In spite of this, concerns have been expressed in the areas of safety, consolidation of the industry, the increased use of non-jet aircraft on certain routes and overcrowding at Canada's larger airports.

The issue of safety was raised throughout the debate on the deregulation of the airline industry. Some felt that relaxation of the rules for licensing airlines might compromise safety; carriers dealing with increased competition might cut corners in the area of safety in order to save money and have their planes in the air for longer periods of time. The government noted that the legislation in no way downgraded safety, stating that within the national transportation policy set forth in the Act

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



"the national transportation system meets the highest practicable safety standards."

Consolidation and concentration within the airline industry was another concern flowing from deregulation. Would Air Canada and Canadian Airlines International (CAIL), with their dominance in the Canadian market in effect create a duopoly that Wardair or other carriers would not be able to break into? Would such a duopoly result in less competition in air fares and services? Would this mean a cut-back in service on low density routes, especially with the use of non-jet aircraft instead of larger jet aircraft? Here again the government stated that this would not be likely, and that there were safeguards to protect against such practices; for example, the Competition Act could guard against anti-competitive practices.

In addition, under provisions of the National Transportation Act, 1987, the National Transportation Agency has the power to review any acquisition of Canadian transportation companies to which it receives an objection. The Agency examines the acquisition in terms of whether or not it is or is not against the public interest (e.g., would the use of non-jet aircraft on low density routes significantly downgrade service to the public?). If it decides that the proposed acquisition is against the public interest, the Agency shall disallow the proposed acquisition. These safeguards were tested when, on 19 January 1989, the PWA Corporation (the holding company for CAIL) announced its intention to acquire the shares of Wardair at a cost of $250 million. After consideration by the Competition Bureau and the National Transportation Agency, the acquisition was allowed to take place. Neither body felt that competition or the public interest would be harmed by such an acquisition.

Finally, increased flights due to deregulation have led to serious overcrowding at Canada's major airports, especially at Pearson International at Toronto and Vancouver International. This situation became an issue of concern in the latter part of 1988. There have been numerous flight delays and cancellations at Pearson when the air traffic controllers were not able to handle the heavy number of flights using the airport. This prompted the government to restrict the number of flights

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT



using Pearson during the peak Christmas season and to extend the restrictions on an indefinite basis as the situation warrants. It is likely that these difficulties will remain if the growth in airline traffic continues without a corresponding increase in the number of air traffic controllers and in the runway and terminal space at Canada's major airports.

**Because of this situation, the government has initiated technical studies and an environmental review process for the proposed addition of two new runways at Pearson International Airport. In addition, the government is studying Southern Ontario's long-term aviation requirements and the capacity of Pearson and the other airports in the region to meet them.**

## PARLIAMENTARY ACTION

In the past 50 years there have been only four major pieces of legislation dealing with the airline industry in Canada. The Aeronautics Act, 1944, still the basis of our law today, created the Air Transportation Board, which was responsible for regulating the industry. This board was replaced by the Canadian Transportation Commission (CTC) under the National Transportation Act of 1967. In 1977 Parliament passed the Air Canada Act, to make the airline more responsive to the competition of the market place. After various government position papers and reports on deregulation by the House of Commons Standing Committee on Transport, the government in 1986 introduced Bill C-18, legislation to establish a new National Transportation Act (NTA), increasing competition, reducing economic regulation and putting greater reliance on market forces. This bill came into effect on 1 January 1988.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



CHRONOLOGY

1 June 1919 - Parliament passed the Air Board Act, which governed the construction of airports, naming of air routes, licensing of aircraft and personnel and the investigation of accidents. This Act, with a large number of amendments and additions, later became the Aeronautics Act, which remains the basis of Canadian air law to this day.

1936 - The Department of Transport (under the Department of Transport Act) was established with the Honourable C.D. Howe as its first Minister. Within the Department, a Civil Aviation Branch was created and air service took an equal place with railway and marine services as a recognized means of transport.

10 April 1937 - Trans-Canada Airlines (TCA) was created by Act of Parliament on a common-stock basis, with the CNR as the sole shareholder.

1942 - CP air was formed by the amalgamation of 10 local air carriers (mainly bush pilot services) by the CPR.

1944 - The Air Transport Board was created under the authority of the Aeronautics Act and was responsible for regulating the airline industry.

1948 - The government allowed CP Air route rights in the Pacific.

1958 - The Wheatcroft Report, commissioned by the government, favoured in general the establishment of competitive transcontinental air services on a limited frequency basis.

24 April 1964 - The Minister of Transport announced that, while the theory of competition was not rejected, TCA's mainline operations should not be harmed by undue competition.

20 October 1966 - Regional aviation policy was set out by the government and called for the regionals to provide service to the north and supplement mainline domestic operations; in addition, it was suggested that the regionals might be able to restructure their routes and expand their domestic charter operations.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



27 March 1967 - CP Air was to be allowed gradually to increase its transcontinental services until it was providing 25% of the total transcontinental capacity by 1970.

19 September 1967 - The Canadian Transport Commission (CTC) was created under the National Transportation Act, with an Air Transport Committee that inherited all the powers and duties of the Air Transport Board.

November 1977 - Parliament passed the Air Canada Act, which had as its core the financial restructuring of the airline to make it more responsive to the competitive marketplace.

March 1979 - The government removed route restrictions from CP Air and allowed it to compete with Air Canada.

15 August 1981 - The government released a Discussion Paper entitled Proposed Domestic Air Carrier Policy.

6 April 1982 - The House Standing Committee on Transport reported its findings on Domestic Air Carrier Policy to the House of Commons.

15 July 1985 - The government released its position paper entitled: Freedom to Move. This set out policies for transportation deregulation based on increased competition, reduced economic regulation, and greater reliance on market forces.

18 December 1985 - The Standing Committee on Transport, after two months of hearings, tabled its findings to the House of Commons in a report entitled: Freedom to Move: Change, Choice and Challenge, which made recommendations to be included in the new legislation but basically agreed to the thrust of the Freedom to Move policy.

26 June 1986 - The government introduced Bill C-18, legislation to establish a new National Transportation Act (NTA).

4 February 1987 - Bill C-18 was referred to the House of Commons Standing Committee on Transport for consideration.

14 April 1987 - The Standing Committee reported the bill to the House with amendments.

28 August 1987 - The legislation was given Royal Assent.

1 January 1988 - The new National Transportation Act came into effect.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT



SELECTED REFERENCES

Canada. Economic Council of Canada. Reforming Regulation. Ottawa, 1981.

Canada. House of Commons. Ninth Report. Standing Committee on Transport. Issue No. 55. Domestic Air Carrier Policy. Ottawa, 1982.

Canada. Transport Canada. Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services). Ottawa, 1981.

Johnston, E. and J.R.B. Ritchie. Institute for Transportation Studies. The Administrative and Regulatory Environment of Air Carriers in Canada: Problems and Prospects. Calgary, 1980.

Reschenthaler, G.B. and B. Roberts (eds.). Institute for Research on Public Policy. Perspectives on Canadian Airline Regulation. Montreal, 1979.

Canada. Freedom to Move. Ottawa, 1985.

Canada. Sixth Report. House of Commons Standing Committee on Transport. Issue No. 47. Freedom to Move: Change, Choice, Challenge. Ottawa, 1985.

Canada. National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, chap. 34, as amended. Ottawa, 1987.

Bulletin d'actualité 89-2F

# LA DÉRÉGLEMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN AU CANADA

**John Christopher**
**Division des sciences et de la technologie**

**Le 16 mars 1989**
***Révisé le 20 mars 1990***

Bibliothèque du Parlement
Library of Parliament

**Service de recherche**

Le Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, il assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les attachés de recherche peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

Nº de cat. YM32-1/89-2-1990-02F

ISBN 0-660-93040-4

N.B. Dans ce document, tout changement d'importance fait depuis la dernière publication est indiqué en **caractère gras.**

THIS DOCUMENT IS ALSO PUBLISHED IN ENGLISH

CANADA
LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

# LA DÉRÉGLEMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN AU CANADA

## DÉFINITION DU SUJET

Au Canada, la situation du transport aérien intérieur est passée du monopole d'Air Canada (anciennement la société aérienne Trans-Canada) à la déréglementation totale, à quelques restrictions près concernant la sécurité et le contrôle étranger. Cette déréglementation a surtout fait suite au débat de plus en plus intense parmi les transporteurs aériens au cours des années 70 quant au niveau de concurrence à permettre et à la question de savoir s'il fallait déréglementer ou non. Elle a aussi découlé en partie de la déréglementation du transport aérien intérieur aux États-Unis. Le transport aérien est déréglementé depuis le 1er janvier 1988, date de la promulgation de la Loi nationale de 1987 sur les transports. Il est difficile de prévoir à quel point le nouveau régime sera efficace, mais il changera dès maintenant et pour de nombreuses années à venir le mode de fonctionnement de l'industrie aérienne intérieure.

## CONTEXTE ET ANALYSE

### A. De 1979 à 1984

Au cours des dix dernières années, la réglementation économique du transport aérien a été progressivement assouplie au profit de la concurrence. En tant qu'instrument de la politique du gouvernement fédéral, la Loi d'Air Canada de 1977 avait pour objet de supprimer les avantages spéciaux dont le transporteur national avait joui jusque-là, de même que les contraintes particulières qui pesaient sur lui. Par exemple, le gouvernement avait attribué à Air Canada un important pourcentage du marché intérieur tout en lui imposant le "devoir public" de desservir les

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



régions éloignées. La société Air Canada devait désormais exercer ses attributions en respectant, selon les termes de la Loi, "les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit": elle devait aussi être réglementée par la Commission canadienne des transports (CCT) au même titre que les autres transporteurs, alors qu'auparavant, elle exerçait ses activités aux termes d'accords spéciaux avec le gouvernement.

L'adoption de la Loi d'Air Canada de 1977 a été suivie de la suppression de diverses restrictions à l'égard des services fournis par l'autre grand transporteur, CP Air, sur la ligne transcontinentale. Les deux plus grands transporteurs du Canada offrant des services réguliers pouvaient désormais se livrer une concurrence égale sur les marchés intérieurs les plus importants. De plus, l'introduction de nouvelles formes de tarifs réduits et de tarifs noliprix a favorisé encore davantage la concurrence.

En 1978, les États-Unis ont adopté une loi qui déréglementait le secteur du transport aérien et dont les effets allaient se faire sentir de plus en plus au Canada au cours des années suivantes, surtout sous la forme du détournement de passagers vers les transporteurs américains offrant de meilleurs tarifs. Les transporteurs canadiens, conscients de cette érosion de leur clientèle, ont demandé une libéralisation de la réglementation économique de façon à pouvoir livrer une concurrence égale aux transporteurs américains. Les consommateurs et les groupes de consommateurs ont également constaté la baisse des tarifs aériens aux États-Unis et ont eux aussi demandé une libéralisation de la réglementation afin de pouvoir profiter de cette concurrence.

En outre, le Canada était doté d'un cadre de réglementation que la Commission canadienne des transports (CCT) appliquait à tous les aspects du transport aérien, y compris les tarifs, l'entrée et la sortie d'entreprises sur le marché des services aériens, les types d'aéronefs à utiliser et les endroits à desservir. De l'avis de certains transporteurs, cela entraînait un bon nombre d'anomalies et de distorsions au sein de l'industrie, par exemple l'utilisation d'aéronefs trop gros pour un marché donné et le retard dans l'offre de billets à prix réduits tant que les tarifs n'avaient pas été approuvés par la CCT. Selon les transporteurs, ce

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



genre de contrôle nuisait réellement à la commercialisation de leurs services.

Les personnes opposées à la déréglementation craignaient qu'elle entraîne une plus grande concentration au sein de l'industrie parce que les principaux transporteurs seraient trop puissants pour que les autres sociétés puissent leur faire concurrence efficacement. À leur avis, cela entraînerait, à long terme, une réduction de la concurrence et une augmentation des tarifs aériens pour les consommateurs. En outre, certains croyaient que la déréglementation pourrait compromettre la sécurité et que, dans un milieu où la concurrence serait le principe moteur, les sociétés aériennes pourraient couper les dépenses dans des domaines comme l'entretien de façon à pouvoir s'approprier une plus grosse part du marché.

Il en est résulté une approche prudente vis-à-vis de la déréglementation du transport aérien au Canada. En 1982, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a publié un rapport intitulé Politique de transport aérien intérieur dans lequel il recommandait qu'on maintienne la réglementation économique du secteur du transport aérien, tout en permettant une intensification de la concurrence.

Le 10 mai 1984, le ministre des Transports a publié un énoncé de principe qui libéralisait, dans le cadre réglementaire existant, la politique du transport aérien. Ainsi, les transporteurs aériens qui étaient limités jusque-là dans leurs opérations par la politique visant les transporteurs régionaux étaient autorisés à offrir des services n'importe où au Canada. Les restrictions quant aux permis étaient éliminées, le processus d'établissement des prix était assoupli et les modalités administratives de la Commission canadienne des transports étaient simplifiées.

À la suite de cette évolution, le gouvernement a décidé de formaliser la déréglementation par la promulgation d'une loi. Les sections suivantes examinent les étapes de ce processus et décrivent certaines des garanties prévues dans la loi afin de tenir compte des réserves exprimées par ceux qui s'opposaient à ce changement.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



B. De 1985 à 1988

1. Aller sans entraves

Les changements apportés à l'intérieur du cadre législatif existant après la promulgation de la Loi d'Air Canada de 1977 avaient entraîné la déréglementation "de fait" dès 1985. Le 15 juillet 1985, le gouvernement a publié son document de travail intitulé Aller sans entraves: un guide pour la réforme des transports, qui devait amorcer le processus de déréglementation officielle de l'industrie des transports, dont le secteur du transport aérien, en proposant d'importantes modifications à la Loi nationale sur les transports de 1967. Dans le cas de tous les modes de transport, ces changements consistaient à accroître la concurrence, à réduire la réglementation économique et à laisser jouer plus librement les forces du marché dans le but d'obtenir des prix plus concurrentiels et une plus grande gamme de services.

En ce qui a trait au transport aérien, le document précisait que l'entrée dans tout service aérien intérieur serait possible pour les transporteurs "prêts, aptes et disposés" à offrir le service (c.-à-d. les transporteurs canadiens dotés d'une assurance responsabilité adéquate et respectant les règlements de sécurité du ministère des Transports). Les sociétés aériennes n'auraient plus à établir que leurs services sont requis "pour la commodité et la nécessité publiques".

2. Étude en comité

Le 7 octobre 1985, le gouvernement, dans le but d'entendre les réactions aux nouvelles propositions, a renvoyé le document Aller sans entraves au Comité permanent des transports de la Chambre des communes pour étude. Dans le cadre de son mandat, le Comité a tenu des audiences dans tout le Canada, a entendu 95 organismes représentés par 177 témoins et a reçu 152 mémoires. Le Comité a présenté son rapport à la Chambre des communes le 18 décembre 1985.

Le Comité convenait avec les auteurs d'Aller sans entraves de poursuivre la déréglementation du transport aérien. Toutefois, au cours des audiences, certaines réserves ont été faites et certaines craintes exprimées quant à l'incidence de la déréglementation sur le

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT



secteur du transport aérien et sur les services offerts. Le Comité a traité de trois de ces questions, soit les services de transport aérien dans le Nord, le rôle d'Air Canada dans un contexte de déréglementation et le contrôle étranger du secteur du transport aérien.

a. Les services de transport aérien dans le Nord

La plupart des témoignages entendus par le Comité relativement aux services de transport aérien dans le Nord favorisaient le maintien de la réglementation économique dans cette région, notamment pour les raisons suivantes:

- l'éparpillement de la population, qui contribue à la faible utilisation des routes et qui entraîne la nécessité de desservir plusieurs collectivités à la fois de façon à obtenir un rendement global adéquat;
- l'absolue nécessité d'assurer des services de transport aérien adéquats à longueur d'année et, partant, d'aménager les installations nécessaires; et
- les conditions d'exploitation difficiles (comme le mauvais temps et le coût élevé du chauffage des installations) entraînant des coûts de fonctionnement élevés.

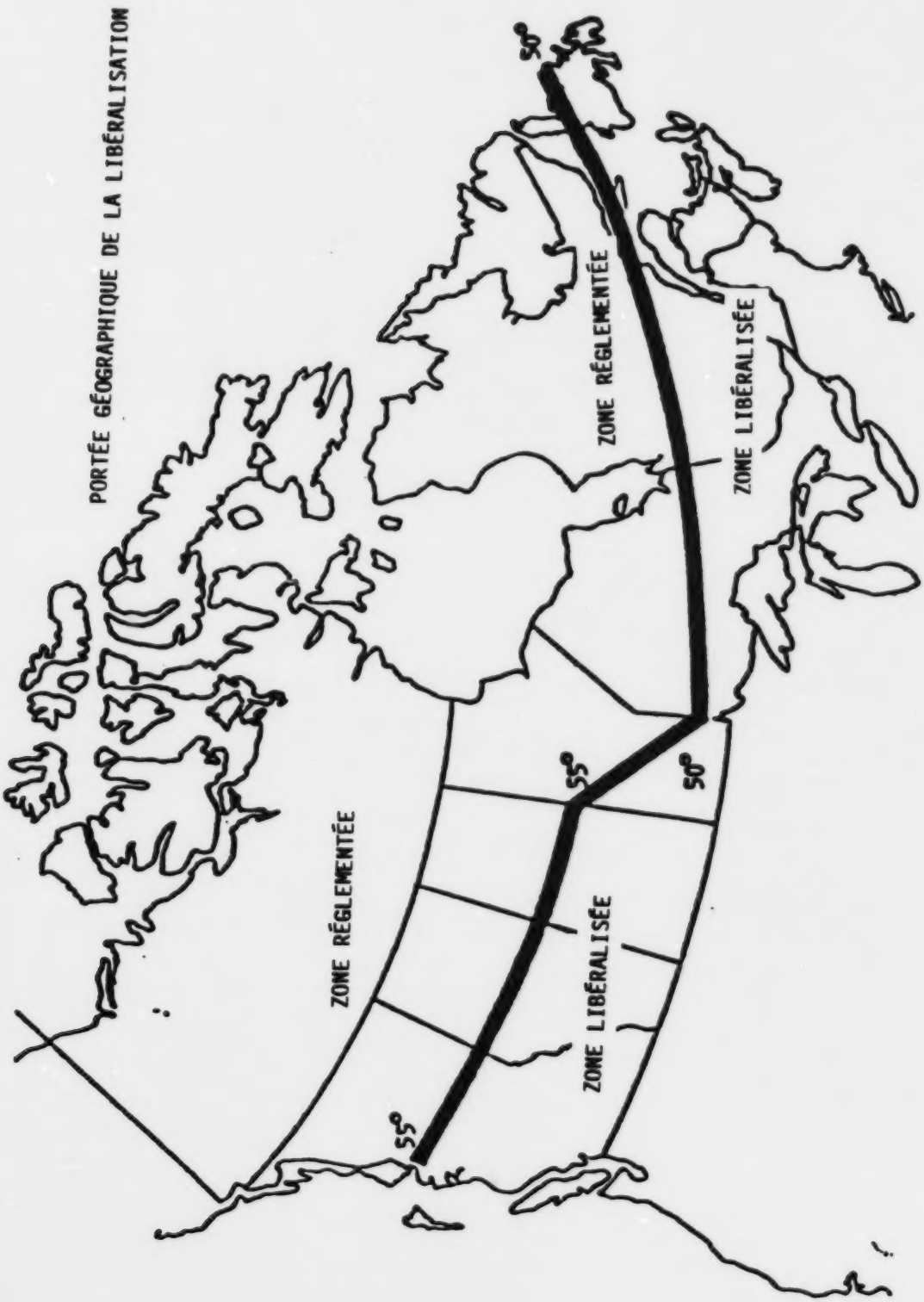
De l'avis des témoins, le système de transport aérien dans le Nord ne pouvait s'accommoder de la libre concurrence, parce qu'il était trop fragile et insuffisamment développé. S'il y avait déréglementation, les transporteurs qui opèrent à partir du Sud "écrémeraient" le trafic estival, source d'un rendement élevé, au détriment des transporteurs qui desservent le Nord à longueur d'année, et compromettraient ainsi la viabilité de tout le système de transport aérien du Nord.

Compte tenu de ces témoignages, le Comité a recommandé que, dans la nouvelle loi sur les transports, les services aériens dans le Nord continuent à être réglementés en fonction de l'énoncé de principe de 1984, qui prévoyait une ligne de démarcation (voir la carte I) au nord de laquelle la réglementation continuerait à s'appliquer non seulement aux routes du Nord, mais également à celles reliant le Nord et le Sud.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



Carte I



LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



b. Le rôle d'Air Canada

Dans son rapport, le Comité faisait remarquer que d'après le document Aller sans entraves, "les sociétés de la Couronne devront être dirigées économiquement et efficacement tout en se comportant en bonnes citoyennes corporatives". Aucun témoin n'a indiqué au Comité qu'Air Canada avait agi contrairement aux règles de la saine gestion commerciale et de la recherche du profit, que lui impose sa loi constitutive depuis 1977. En outre, la société n'a reçu du gouvernement aucune aide financière depuis cette année-là et lui a même versé des dividendes.

Le Comité a entendu les opinions les plus diverses sur le rôle d'Air Canada dans un contexte de déréglementation, depuis celle selon laquelle les sociétés de la Couronne devraient continuer à servir d'instruments de la politique gouvernementale et à assurer les services qui ne pourraient autrement être offerts jusqu'à celle voulant que l'unique façon de mettre tous les transporteurs sur un pied d'égalité dans une industrie plus concurrentielle serait de privatiser Air Canada.

Le Comité a dû étudier la question de savoir s'il y avait lieu de conserver à Air Canada son statut de société de la Couronne. À son avis, Air Canada devait avoir toute liberté d'agir pour être plus en mesure de relever le nouveau défi qui se présentait sur le plan de la concurrence et, à cette fin, il recommandait que le gouvernement envisage la privatisation d'Air Canada.

c. Le contrôle étranger

Une partie des travaux du Comité a porté sur les propositions contenues dans Aller sans entraves relativement au contrôle étranger des entreprises canadiennes de transport. Les auteurs d'Aller sans entraves ne se sont pas penchés sur la question du contrôle des services aériens commerciaux, si ce n'est qu'ils sont dit que "l'acquisition du contrôle par des intérêts étrangers d'entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral fera l'objet d'une revue en vertu de la Loi sur Investissement Canada". En 1985, la Loi prévoyait que les transactions comportant l'acquisition d'entreprises canadiennes

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



ayant un actif de 5 millions de dollars ou plus étaient sujettes à examen et pouvaient être rejetées si elles ne procuraient pas des avantages nets au Canada. Certains témoins ont laissé entendre au Comité que cette question méritait d'être étudiée plus à fond. Ils ont fait observer que d'autres pays où l'aviation joue un rôle majeur, comme les États-Unis et la Grande-Bretagne, imposent des limites quant au degré de contrôle étranger de leurs systèmes de transport aérien. Les États-Unis, par exemple, exigent que le capital propre d'un service aérien commercial appartienne à 75 p. 100 à des citoyens américains et que le conseil d'administration soit composé aux deux tiers de citoyens américains. D'après ces témoins, il s'agissait là d'une raison valable pour traiter le transport aérien comme un cas spécial régi par ses propres lois plutôt que d'assujettir le secteur à la Loi sur Investissement Canada, plus générale et permissive.

C'est en tenant compte de ce point de vue que le Comité a décidé de traiter l'industrie du transport aérien comme un cas spécial, la meilleure solution étant d'étendre à toutes les acquisitions prévues de sociétés aériennes canadiennes par des étrangers, peu importe la valeur de l'actif de ces sociétés, la proposition des auteurs d'Aller sans entraves d'investir le gouverneur en conseil du pouvoir discrétionnaire d'interdire dans l'intérêt national "les fusions et les acquisitions de contrôle nationales de grandes entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral dont l'actif brut est évalué à 20 millions de dollars et plus".

Le Comité a remis ses constatations et recommandations le 18 décembre 1985 à la Chambre des communes dans son rapport intitulé Aller sans entraves: quelle voie prendre.

### 3. Une nouvelle politique canadienne en matière de transport aérien

Le 26 juin 1986, le gouvernement a présenté une mesure législative visant à promulguer une nouvelle Loi nationale sur les transports (LNT). Le projet de loi touchait tous les modes de transport relevant de la compétence fédérale et était conçu pour favoriser la concurrence, réduire la réglementation économique et laisser jouer plus librement les forces du marché dans l'industrie des transports.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



La Loi, aujourd'hui en vigueur, expose les principaux éléments de la nouvelle politique en matière de transports, à savoir:

- la sécurité des transports a la priorité absolue;
- le réseau de transport existe pour répondre aux besoins des expéditeurs et des voyageurs;
- la concurrence et les forces du marché sont les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport économiques, efficaces et adéquats au coût le plus bas possible;
- dans le but de favoriser la concurrence, tant au sein des modes de transport qu'entre eux, la réglementation économique des transporteurs sera réduite à l'essentiel;
- les transporteurs devraient, dans la mesure du possible, assumer une part équitable du coût des installations et services fournis sur les fonds publics et être dédommagés des responsabilités qui leur sont imposées dans l'intérêt public;
- le transport est un élément clé du développement régional; et
- les transporteurs ne devraient pas créer d'obstacles abusifs à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées.

Outre cette nouvelle politique, la Loi prévoyait la création d'un nouvel Office national des transports, plus petit, destiné à remplacer la Commission canadienne des transports. Le grand public et l'industrie des transports doivent avoir un meilleur accès à l'Office, qui est tenu d'examiner annuellement l'application de la Loi et d'en faire rapport au ministre des Transports.

Les articles précis de la Loi qui traitent du transport aérien (partie II) sont conformes aux principes énoncés dans le document Aller sans entraves rédigé par le gouvernement: la réduction de la réglementation, de façon à encourager l'innovation et l'esprit d'entreprise; le jeu plus libre de la concurrence et des forces du marché, pour améliorer les services offerts aux expéditeurs et au grand public; et un processus de réglementation ouvert, accessible, sans coûts excessifs

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



et n'exigeant pas beaucoup de temps, pour le plus grand avantage des Canadiens. Le gouvernement a qualifié ce processus de nouvelle réglementation plutôt que de parler de déréglementation.

La Loi tient compte de presque toutes les recommandations du Comité permanent dans le domaine du transport aérien, particulièrement en ce qui concerne le maintien d'une certaine forme de réglementation des services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées du Canada (la "zone désignée"). En particulier, elle prévoit ce qui suit:

- Un nouveau critère pour la délivrance de licences, reposant sur des exigences en matière de sécurité et d'assurance et se résumant à "être prêt, apte et disposé", accorde aux transporteurs répondant aux normes nationales en matière de sécurité la liberté d'offrir des services améliorés et nouveaux. Ce critère remplace l'ancienne exigence qui voulait que les personnes faisant une demande de licence commerciale fassent la preuve que leurs services étaient requis "pour la commodité et la nécessité publiques". On avait recours à cette exigence pour contrôler les entrées sur le marché et pour limiter la concurrence.

- La plus grande partie de la réglementation des tarifs voyageurs et des tarifs du fret aérien est éliminée, afin d'encourager une plus grande concurrence au niveau des prix. L'Office national des transports peut faire enquête relativement à toute plainte portant sur une augmentation déraisonnable des tarifs.

- Dans le cas des services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées, un régime particulier permet d'assurer le maintien des services essentiels dans ces marchés très vastes à faible densité. Afin d'assurer une protection contre un établissement des prix monopolistique, l'Office est habilité à examiner les augmentations et les niveaux des tarifs et à rejeter ceux qu'elle estime déraisonnables. La zone qui fait l'objet de cette protection se situe au nord d'une ligne débutant au 50$^{e}$ parallèle sur la côte de l'Atlantique et remontant graduellement jusqu'au 55$^{e}$ parallèle en Alberta et en Colombie-Britannique.

- Le financement par le gouvernement fédéral est permis pour ce qui est de maintenir des services essentiels dans les cas d'urgente nécessité. Cette disposition a pour objet de protéger les services aériens essentiels qui ne sont pas rentables. Elle permet au gouvernement

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



fédéral de fournir une aide financière directe ou indirecte si le ministre des Transports détermine qu'un service aérien intérieur est essentiel et ne peut être offert sur une base purement commerciale. Le gouvernement a l'intention d'accorder toute subvention, dans la mesure du possible, à la suite d'un appel d'offres public.

- La réglementation des services aériens internationaux continue de se fonder sur les résultats des ententes bilatérales conclues entre le Canada et d'autres pays dans le domaine du transport aérien.

Le 4 février 1987, le projet de loi a été renvoyé au Comité permanent des transports pour étude. Le Comité a entrepris ses audiences le 17 février 1987 et il a terminé ses travaux et présenté un projet de loi modifié à la Chambre des communes le 14 avril 1987. Dans le cadre de l'étude du projet de loi, le Comité a tenu des audiences à Ottawa, à Vancouver, à Edmonton, à Regina, à Winnipeg, à St. John's, à Halifax, à Moncton et à Montréal et a entendu 409 témoins. Il a apporté au projet de loi de nombreux amendements que le gouvernement a acceptés. Comme la plupart des recommandations du Comité après son étude du document Aller sans entraves avaient déjà été acceptées par le gouvernement, un nombre relativement peu élevé d'amendements ont été apportés à la partie II du projet de loi, traitant du transport aérien. L'un des plus importants était relatif au contrôle étranger. Le Comité avait recommandé qu'on abaisse le seuil de 20 millions de dollars en ce qui concerne les acquisitions intérieures ou étrangères, le jugeant trop élevé. Le gouvernement a accepté cette recommandation et a ramené le seuil à 10 millions de dollars. Le projet de loi a reçu la sanction royale le 28 août 1987 et est entré en vigueur le 1er janvier 1988.

C. La situation actuelle

Comme on l'a déjà mentionné, il y avait une déréglementation "de fait" de l'industrie du transport aérien au Canada depuis 1984. La Loi nationale de 1987 sur les transports est un reflet de cette réalité et lui donne une solide assise législative. Malgré cela, on a exprimé des inquiétudes dans les domaines de la sécurité, de la consolidation de l'industrie, de l'utilisation accrue d'aéronefs autres qu'à réaction sur

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



certains itinéraires et du trop grand achalandage des principaux aéroports au Canada.

La question de la sécurité a été soulevée tout au long des discussions sur la déréglementation de l'industrie du transport aérien. Selon certains, l'assouplissement des règles régissant la délivrance de licences aux sociétés aériennes pouvait compromettre la sécurité; les transporteurs faisant face à une concurrence accrue pourraient être tentés de couper les dépenses dans le domaine de la sécurité, de façon à réaliser des économies, et de maintenir leurs appareils en exploitation pour des périodes plus longues. Pour sa part, le gouvernement a fait valoir que le projet de loi ne diminuait en rien l'importance que l'on devait attacher à la sécurité, précisant que dans le cadre de la politique nationale en matière de transports établie dans la Loi, "le réseau national de transport respecte les normes de sécurité les plus élevées possibles".

La consolidation et la concentration au sein de l'industrie du transport aérien étaient une autre source de préoccupation concernant la déréglementation. Est-ce que Air Canada et la société aérienne Canadien International, avec leur domination du marché canadien, créeraient en fait un duopole dans lequel il n'y aurait aucune place pour Wardair ou d'autres transporteurs? Est-ce qu'un tel duopole entraînerait une diminution de la concurrence au niveau des services et des tarifs aériens? Est-ce que cela signifierait une diminution du service sur les lignes à faible densité, en particulier si l'on utilisait des aéronefs autres qu'à réaction, par conséquent plus petits? Encore une fois, le gouvernement a indiqué que cela était peu vraisemblable et qu'il y avait des garanties contre de telles pratiques; par exemple, la Loi sur la concurrence prévoyait des mesures contre les pratiques limitant la concurrence.

En outre, en vertu des dispositions de la Loi nationale de 1987 sur les transports, l'Office national des transports est habilité à examiner toute acquisition d'une compagnie canadienne de transport s'il reçoit une objection à cet égard. L'Office doit étudier l'acquisition et déterminer si elle est dans l'intérêt du public (p.ex., est-ce que l'utilisation d'aéronefs autres qu'à réaction sur des lignes à faible densité diminuerait de façon importante le service offert au public?). Si,

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



de l'avis de l'Office, l'acquisition projetée n'était pas dans l'intérêt du public, il devrait la rejeter. Ces garanties ont donc pu être mises à l'épreuve quand, le 19 janvier 1989, la société PWA (propriétaire des lignes aériennes Canadien International) a annoncé qu'elle avait l'intention d'acheter les actions de Wardair au coût de 250 millions de dollars. Après examen de la question, le Bureau de la concurrence et l'Office national des transports du Canada ont autorisé la transaction. Aucun des deux organismes n'a jugé que cette acquisition nuirait à la concurrence ou à l'intérêt public.

Enfin, une augmentation des vols par suite de la déréglementation a entraîné une grave congestion dans les principaux aéroports du Canada, en particulier à l'aéroport international Pearson de Toronto et à l'aéroport international de Vancouver. Cette situation est devenue un sujet de préoccupation vers la fin de 1988. Il y a eu de nombreux retards et de nombreuses annulations à l'aéroport Pearson du fait que les contrôleurs de la circulation aérienne ne pouvaient s'occuper des nombreux appareils utilisant l'aéroport. Cette situation a forcé le gouvernement à limiter le nombre de vols à destination ou en provenance de l'aéroport Pearson au cours de la période de Noël et à prolonger indéfiniment l'application de ces restrictions tant que la situation le justifie. Il est probable que ces difficultés persisteront si l'augmentation de la circulation aérienne se poursuit sans qu'il y ait une augmentation correspondante du nombre de contrôleurs de la circulation aérienne, du nombre de pistes et de la superficie des aérogares dans les principaux aéroports canadiens.

**Étant donné cet état de choses, le gouvernement a entrepris des études techniques ainsi qu'un examen de l'impact environnemental de la construction éventuelle de deux nouvelles pistes à l'Aéroport international Pearson. En outre, le gouvernement s'est penché sur les besoins à long terme en matière de transport aérien dans le sud de l'Ontario et sur la capacité d'y répondre de Pearson et des autres aéroports de la région.**

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



## MESURES PARLEMENTAIRES

Au cours des 50 dernières années, l'industrie du transport aérien au Canada a fait l'objet de seulement quatre textes législatifs d'importance. En 1944, la Loi sur l'aéronautique, qui est encore le fondement de notre droit en la matière, a créé la Commission des transports aériens, chargée de réglementer l'industrie. Cette commission a été remplacée par la Commission canadienne des transports (CCT) aux termes de la Loi nationale sur les transports de 1967. En 1977, le Parlement a adopté la Loi d'Air Canada de 1977, afin de rendre la société d'État plus sensible à la concurrence sur le marché. Après divers énoncés de principes et rapports du Comité permanent des transports de la Chambre des communes concernant la déréglementation, le gouvernement a déposé en 1986 le projet de loi C-18, qui visait à créer une nouvelle Loi nationale sur les transports en vue d'accroître la concurrence, de réduire la réglementation économique et de laisser jouer plus librement les forces du marché. La nouvelle loi est entrée en vigueur le 1er janvier 1988.

## CHRONOLOGIE

1er juin 1919 - Le Parlement adopte la Loi de la Commission de l'Air, qui régit la construction d'aéroports, la détermination de routes aériennes, la délivrance de licences pour les aéronefs et le personnel et les enquêtes sur les accidents. Cette loi, à laquelle on a apporté un grand nombre d'amendements et d'ajouts, est devenue la Loi sur l'aéronautique, qui est encore aujourd'hui le fondement du droit en la matière au Canada.

1936 - Création du ministère des Transports (en vertu de la Loi sur le ministère des Transports), l'honorable C.D. Howe en étant le ministre. Au sein du Ministère, une Direction générale de l'aviation civile est créée et le service aérien est traité sur un pied d'égalité avec les services ferroviaire et maritime comme moyen de transport reconnu.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



10 avril 1937 - Les lignes aériennes Trans-Canada sont créées par une loi du Parlement avec l'émission d'actions ordinaires dont le Canadien National est le seul détenteur.

1942 - Le Canadien Pacifique crée la société CP Air à la suite de la fusion de 10 transporteurs aériens locaux (principalement des services de pilotes de brousse).

1944 - Création, aux termes de la Loi sur l'aéronautique, de la Commission des transports aériens, qui est chargée de réglementer l'industrie du transport aérien.

1948 - Le gouvernement accorde à CP Air les droits des routes dans le Pacifique.

1958 - Le rapport Wheatcroft, commandé par le gouvernement, favorise de façon générale la création de services aériens transcontinentaux concurrentiels à fréquence de service limitée.

24 avril 1964 - Le ministre des Transports annonce que, bien que la théorie de la concurrence ne soit pas rejetée, les activités sur les principales lignes de la société aérienne Trans-Canada ne devraient pas subir une concurrence indue.

20 octobre 1966 - Le gouvernement établit une politique régionale en matière d'aviation et demande aux services régionaux d'assurer le service dans le Nord et de compléter les activités des principales lignes intérieures. En outre, on suggère que les services régionaux réorganisent leurs routes et étendent leurs activités de nolisement pour les vols intérieurs.

27 mars 1967 - CP Air obtient l'autorisation d'accroître graduellement ses services transcontinentaux jusqu'à ce qu'elle puisse desservir 25 p. 100 de la capacité totale des lignes transcontinentales en 1970.

19 septembre 1967 - Création de la Commission canadienne des transports (CCT), aux termes de la Loi nationale sur les transports; le Comité des transports aériens reçoit tous les pouvoirs et attributions de la Commission des transports aériens.

novembre 1977 - Le Parlement adopte la Loi d'Air Canada de 1977, dont le principal objectif est la restructuration financière de la société aérienne pour qu'elle réponde mieux au marché concurrentiel.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



mars 1979 - Le gouvernement lève les restrictions relatives aux lignes desservies par CP Air et lui permet d'entrer en concurrence directe avec Air Canada.

15 août 1981 - Le gouvernement publie un document de travail intitulé Politique concernant le transport aérien intérieur.

6 avril 1982 - Le Comité permanent des transports dépose à la Chambre des communes son rapport sur la Politiquede transport aérien intérieur.

15 juillet 1985 - Le gouvernement publie son énoncé de principes intitulé Aller sans entraves. Ce document établit les politiques en vue d'une déréglementation du transport se fondant sur une concurrence accrue, une réduction de la réglementation économique et un jeu plus libre des forces du marché.

18 décembre 1985 - Le Comité permanent des transports, après deux mois d'audiences, dépose à la Chambre des communes son rapport intitulé Aller sans entraves: quelle voie prendre, qui comporte des recommandations à inclure dans une nouvelle loi mais qui est fondamentalement d'accord avec l'orientation de la politique d'Aller sans entraves.

26 juin 1986 - Le gouvernement dépose le projet de loi C-18, visant à créer une nouvelle Loi nationale sur les transports.

4 février 1987 - Le projet de loi C-18 est renvoyé au Comité permanent des transports de la Chambre des communes pour étude.

14 avril 1987 - Le Comité permanent présente le projet de loi modifié à la Chambre des communes.

28 août 1987 - La Loi reçoit la sanction royale.

1er janvier 1988 - La nouvelle Loi nationale sur les transports entre en vigueur.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

Chambre des communes, Comité permanent des transports. Politique de transport aérien intérieur. Neuvième rapport. Ottawa, 1982.

Chambre des communes. Comité permanent des transports. Aller sansentraves: quelle voie prendre. Sixième rapport. Ottawa, 1985.

Conseil économique du Canada. Pour une réforme de la réglementation. Ottawa, 1981.

Johnston, E. et J.R.B. Ritchie. The Administrative and RegulatoryEnvironment of Air Carriers in Canada: Problems and Prospects. Calgary, Institute for Transportation Studies, 1980.

Loi nationale de 1987 sur les transports. S.C. 1987, chap. 34.

Reschenthaler, G.B. et B. Roberts (éd.). Perspectives on Canadian Airline Regulation. Montréal, Institut de recherches politiques, 1979.

Transports Canada. Politique concernant le transport aérien intérieur: services à taux unitaires. Ottawa, 1981.

Transports Canada. Aller sans entraves: un guide pour la réforme des transports. Ottawa, 1985.